

22 田村明：都市工学から見た過密対策,横浜市立大学都市問題講座,1号,横浜市立大学都市問題講座運営委員会,pp.20-39,1968.6

都市工学から見た過密化対策

株式会社環境開発センター計画部長 現横浜市企画調整室企画調整部長 田村 明

「過密に対する都市工学から見た対策」というのが私に与えられた題ですが、「都市工学」という言葉自体がまだ充分熟されておりません。従来都市づくりの技術として、建築、土木、造園などがあったわけですが、そのような個々の技術だけでは足りないというところから都市工学という学問が生まれたのです。しかし都市工学という概念はまだ生まれたばかりで、内容は明確ではありません。今後の過程でその内容が定まってくるのですが、都市工学という枠を起えて、都市計画一計画という総合科学が今後の町づくりにとって重要だと考えます。それでは都市工学と都市計画とはどう異なるのか、計画の科学とはどういうことなのかこのような都市工学ないしは都市計画が過密に対して、どこまで有効であり、どのような手段を構じられるのか。以下に考えてみたいと思います。

1 都市問題と過密

1-1 都市問題の諸相

都市問題とは何かについて幾つかの意見をあげてみると、次のような諸説があります。

磯村英一氏(1963)

- (1) 人口問題
- (2) 土地問題
- (3) 水利問題
- (4) 生活問題(住宅, し尿処理)
- (5) 文化教育問題
- (6) 産業立地問題、
- (7) 消費問題(生活格差)
- (8) 行政, 財政問題

都留重人氏(1963)

- (1) 交通地獄
- (2) 大気汚染
- (3) 河川汚濁
- (4) オープンスペースの減少
- (5) 地盤沈下
- (6) 騒音
- (7) 振動

宮本憲一氏(1964)

- (1) 住宅不足, 地価騰貴 (ちかとうき)
- (2) 交通マヒ
- (3) 公害, 自然災害
- (4) 清掃事業の停滞
- (5) 教育の低下, 青少年犯罪
- (6) 伝染病
- (7) 失業者集中, スラム

これらの都市問題をみて感じますように, 過密ということに原因をなしていることが, 非常に多いのです。例えば土地の問題であっても, 過密の為に土地が足りないとか, 地価が上昇しているとか。或いは水道問題につきましても, 過密の為に水が不足する。或いは住宅が不足する。文化教育施設が遅れる。或いは交通ラッシュで混雑する。工場が密集し公害を生ずる。などの都市問題をひきおこします。

また, 一方「田園都市」を提唱した有名なハワードが「明日の都市」で都市の害悪としてあげたものを並べてみると次のようなものです。

- (1) 自然からの隔離
- (2) 雑踏
- (3) 勤務地の遠隔化
- (4) 家賃の高騰
- (5) 不節制な時間
- (6) ひでり, 霧
- (7) 大気汚染, 陰気な空
- (8) スラム

この本が出てから, およそ 70 年たっているのですが, そこにあげられた問題を見てみますと, ごく最近のこれが都市問題だといってあげている諸説とあまりにもよく似ているのが分ると思います。70 年前に問題とされた都市問題が現在の日本では未だに解決されていない, むしろ激化する方向にあります。それは丁度日本の都市がイギリスの 70 年前の状態におかれているといってもよいかもしれません。ハワードのいった都市の害悪も同じく過密に根ざしているものが多いのです。また過密は産業革命以後の大規模工業の設立と, 急速な非熟練労働者の都市集中に原因があります。これら過密の害にいち早く気づいたイギリスでは, 都市問題の対策が真剣に考えられました。その全部が成功とはいえないまでも, これらの対策の一部は一応の成果をあげています。

ところが, いまや先進諸国においつきおいこせで, 最近是世界資本主義国のうち GNP では世界第 3 位になったといわれる日本が, 過密対策は一向に進んでいない。まだ 70 年遅れていると言ってよいかもしれません。いやむしろ過密対策を放置して来たことによって, こ

の異常な高度成長が可能であったとさえ言えるのです。しかし、その結果 70 年の遅れの累積は現在の日本の都市生活の中に、ひしひしと現れています。GNP が世界第 3 位でありながら、1 人当り国民所得では世界第 21~23 位という現実が、この過密による都市問題の姿を端的に現していると言えます。しかし今やこの状態を放置しておくことはできなくなりました。それは我々をとりまく環境を悪化させ、その質を低下させることはもちろん、交通事故に代表されるような人命の危険さえいたるところで出現しているのです。20 年後には人口の 80% が都市人口であると言われていています。この過密の状態をこのまま放っておけば、世界第 3 位の国民所得も紙に描いた餅に終わってしまうでしょう。

1-2 環境からみた都市問題

前にあげた都市問題を我々を物理的にとりまく環境の問題として整理して考えてみると次の 5 つの要素が考えられます。

- 1 安全性の問題 生存条件の危険化
- 2 生活上の問題 生活の質の低下
- 3 生産性の問題 生産能率の低下
- 4 活動性の問題 流通手段の非能率
- 5 創造性の問題 人間発展性可能性の減少

始めに環境という言葉を一寸説明しておきます。原始において人間は自然の中に裸でほうりだされた状態でいたわけです。人間にとっての環境とは自然そのもので、これに適応するように生活していました。一般の生物は適応し易いように身体的に変化を生ずるとか、あるいは適応しやすい土地へ移動するわけですが、人間の場合はこのような適応のほか、自然を人間にとって便利なようにあるいは厳しくないように作りかえ、川の流れを変えたり、都市をつくったり、暖房設備を作ったりします。このように人工的に作った自然と言いますか、人間が自然に働きかけて形成した物理的状況を総称して、環境というふうにこの際呼んでみます。現在は社会環境であるとか、或いは経済環境であるとか、環境という言葉が非常に広く用いられるようになってきました。ここでは物理的な意味の我々を包んでいる環境に限定して考えます。一番身近なことからいきますと、物を着るとか、家を建てるとかということが始まり、それから次第に 1 人だけではなく、社会全体を包む環境を作りあげます。

このように、人間が集まった社会全体を包むというものの典型的なものが、都市と言われているものです。都市より人工度は少ないのですが、現在では農村はもちろん自然的な地域でさえ人工的加工をほどこしています。そうした大きな総合的な社会を包んでいる、人間が作った着物とでもいうものを環境という言葉で包括しておきます。

1-3 環境の 5 要素

環境とは一つの総体概念ですが、これを機能的に分けてみますと、さきにあげた 5 つほどのものが考えられるのです。まず 1 番には、人間は自然や外敵の災害から安全でなければい

けない。これは環境作りの一番最初です。

動物の害を防ぐ、それから洪水であるとか、強い日差であるとか、或いは寒さであるとか、そういうものを防止しなければいけない。最小限とにかく安全性というものが確保されない限り、人間が存在できないわけで、人間として生命をまっとうするために、まず安全性に対する環境を作るということが第一に基礎的な条件になってくるのです。

前にあげた都市問題の中でみますと、生存条件がおびやかされているという状態があります。例えば交通事故であるとか、或種の公害は人を死にいたらしめた例もあり、生存自体を危険にしています。この多くは過密に原因があるのです。

第2の要素は生活環境で、生活のよりよき快適性と便利性を向上させようとしているのですが過密による生活の質の低下が大きな問題になっています。

生存は最低限生きているということですが、人間は次に生活の内容を向上する環境を作ってきたのです。ところが過密化によって住宅は1戸当りの規模も小さく、日照も充分でなく、し尿処理、下水施設は不完備になり、せつかくの生活環境施設の条件を悪化させたり、生活環境を向上させるいとまが無かったりしています。都市環境が全体にスラム化して、環境の悪化が上流社会にも及んできた19世紀初頭から、いわゆる空想的社会主義者と言われた人は第一にこの生活環境の改善を試みました。

それから第3は生産環境。まず安全が確保されますと、人間は一そう生活の充実を求め。一方では生活に必要な物を作っていかなければいけない。この二つが基本になって人間の生活が支えられます。ところが過密化してくると生産能率が低下してきたという現象が処々に起っております。例えば、交通の障害でトラックは非常に時間がかかる。運送業者に聞きますと、従来は10往復できたものが、3往復しかできないという極端な例まで出てきます。また過密化してきますと公害が生じます。従来は、田んぼの中に工場が1軒有った、多少の騒音を出しても、あまり文句を言われなかった。その周辺に住居がだんだん建ってくると、その騒音をなんとかしてくれと言う。そこで機械を改良しなければいけない。或いは多少の汚水をその辺に排水していた。別に文句は言われなかったが、人間が混んできて、文句を言われるようになった。これを防止するため処理施設が必要になるなど過密が生産コストに悪影響を与えます。

また流通環境が4番目にあげられます。これは生活、生産環境の両方にかかるのです。しかし、主に生産の方にかかっていると解釈してもよいのですが、流通手段というものが非常に非能率になってきた。これは生産面から言えば、先にあげたトラックの問題であるとか、生活面から言えば、通勤ラッシュが生じてきたというふうなことがあります。

最後に創造性の開発からみた問題があります。

これは物的環境として一体どういうものかと言いますと、安全環境が確保され、生産の手段というものを待つ……。それから生活環境という3つが基本的な環境の要素なのですが人間というのは、そういう安定した状態だけで決して満足しない。何か生みだしてゆく活動を欲するのです。

創造的な環境を物的に表現すれば、大学であるとか、研究所であるとかは創造性を開発する施設であるというふうに考えてよろしいわけです。しかし過密の結果、都市の中では、創造的なものができなくなってきた。大脳に例え、生存環境が間脳と致しますと、創造環境は最近人間らしい意志の座であるといわれる前頭葉というものにあたります。この前頭葉というものが、都市の中で育だたなくなり、都市人はひ弱なモヤシのような人間になってしまいました。例えば青少年問題青少年犯罪の問題であるとか、教育の質の低下の問題で、こうした問題は、創造性の環境が過密により悪化したためと考えられるわけであります。

1-4 物的環境と政治経済

環境はまた経済的な状態と、それから社会的、政治的な三角構造の上に成り立っています。物的な環境をここで作ると言いますが、物がいきなりここに現われてくるわけではありません。物的環境を成立させるには経済的、社会的、政治的な条件に支えられて環境が生まれ逆に環境が社会、経済的条件を規制します。お金が無いからこの位しか物ができないという反面に、物ができたということによって、経済状態が改善されていくとか、或いは制度が変更され、物の面と社会経済面は相互に関連します。お金がないからスラムができてしまったというのは、経済面が物に影響する方向です。ところが一旦スラムができると、そこに生まれてくる社会的な良香、そうしたものが生まれてきて、都市全体の社会的状態を害して行く。今度は物的環境が逆に社会面にひびいてくるように互に影響しあうのです。

2 過密とは何か

2-1 過密の意味

これまで過密という問題を、都市問題の基礎になります物理的な側面については5つの点から整理してみたわけです。しかし実際に言って過密とは何であるかという点は明確化されていません。過密、高密など似た用語があります。過大に対する反対語は過少、高密に対しては低密という用語が対比されます。

それでは過密というのは、他の過大とか、高密というものと、どういうふうに違うか？まず高密という言葉と比べてみますと、高密は単にこれは密度が高い。密度が高いというのは、人間の密度が高い場合、或いは建物の密度が高い場合など、とにかく一定の面積、一定の土地に対して、その依存する物量が非常に多いということです。しかし、高密必ずしも過密ではなく、逆に低密であっても、過密でありうるのです。単に密度だけでは過密か否かは決まらない。都市計画のまず標準となりますのは、ヘクター当りの人口密度で示されます。ここで横浜市をとりますと、大体今44人位です。人口密度はしかし、市域の採り方によって、非常に違ってまいります。例えば昭和10年ですと、横浜の市域は今の3分の1ほどで、人口も少なかったのですが、密度はヘクター53人だった。その前の昭和の初めに、横浜市域の大合併の前の状態を見ますと、密後は100人位でした。ですから今の方が、だんだん横浜市としては密度が減っています。これは市域が拡大したからで、決して前の方が過密で

今の方が過密でないとはいえない。今の方が全体としての密度が減っていながら、一部分には極度の過密現象を起こしている。

こういうことで、過密の基準は必ずしも数字だけでは出てこないということが言えます。それから、過大という言葉。過大都市問題という言葉がよく出てきます。過密都市と過大都市と或いは大体同意語に使う場合もあります。過大なるが故に過密であるということもあります。過密なるが故に過大であるということも有りますから、そういった点で似たように使うこともあります。多少厳密に意味を解釈してみますと、過大というのは、何かの標準よりも大き過ぎるということです。一定のスタンダードが有って、それに対して量的にオーバーするというのが、過大です。標準都市というふうなものが、もし考えられるとしますと、その標準よりも多い分が過大である。人口 50~70 万都市というのが、能率の良い都市ではないかという研究もありますが、しかし、これも前提条件がかなり問題で、必ずしもこのスタンダードを一定に決めるのは、難しくなっております。特に現在のように、都市が他の都市と相互に密接に結びついており、都市が独立した存在ではなくなってきていますと、いちいちスタンダードを決めるのは、困難です。これに対して過密が過大とどう違うかと言いますと、過密とは容れ物の箱が有る。箱の中にいろいろな物を入れてきたけれども、あふれてしまったとか、うまく納らないという容れ物と中味とのアンバランスな関係を言います。したがって都市の大きい小さいに関係なく過密は生ずることがあります。中味と容れ物のバランスが崩れた場合には、たとい過小であったり低密であったりしても過密になることがあるのです。しかし一般には人口が増加して過大化してくると過密が生じやすくなります。両者は概念においては明確に分かれても、かなりの相関性がみられます。

2-2 物理的にみた過密

工学的な対象になりますような、物理的に見た過密というのはどういうことでしょうか。中味とはどういうものなのか?容れ物とはどういうものなのか?その辺を考えてみたいと思います。中味にはどんなものが有るのかと言いますと、まず通常人ですが最近では人だけではないに、この都市は人口密度何人という以外に、車の密度何台というふうな言葉で表現されなければならないほど、車の意味が都市の中に於いて非常にウェイトを占めてきました。ですから、従来ヘクタール 100 人で空いていたとしても、その連中が全部車を持つということになりますと、それは丁度ゲタが車の大きさになっているということであり。パーキング一つにしても通路や何かも全部入れますと大体 30~40 平方メートルというのが原則であります。ところが人間寝ているのにどの位要るのかと言いますと単に寝ているだけでしたら僅か 2 平方メートルでいい。その他いろいろな生活条件を入れまして、一人あたり 10 平方メートル有れば、まあまあいける。実際にはこれよりも非常に小さなところにいる過密の住居というのが非常に多いのですけれども、大体人間を 1 人当たりにしたら僅か 10 平方メートルで済む。ところが車所有如何によりまるっきり過密であるかどうか違って来る。人間だけおとなしく住んでいる状態とモータリゼーション時代とは同じ人口に密度でも混み方がちがうのです。また

車の場合は、車庫ばかりでなく長い道路も要ります。行き先でも、又パーキングが要る。こういうものを全部算定しますと、莫大なスペースが要ります。

それから、交通機関が発達していますと、またこれまで以上にスペースが要ります。昨日も私名古屋に泊まっております、名古屋の近郊拾数キロの所でちょっと仕事をしてすぐ名古屋に引き返して、午後は京都に行く。京都へ行って、ホテルを使ってある会議をする。それから又東京へ帰ってくる。住まいは横浜ですので、東京から横浜へ帰ってくる。そういう行動が一日の内で割合簡単にできるようになる。それだけに一人の人間が方々でいろいろの場所を一日の間にくっているわけですから、人間の流動性が高くなれば高くなるほど余計にスペースがいることとなります。

それから今度は容れ物の方で考えてみますと、容れ物の方もいろいろ人間の生活のパターンにより、だんだん贅沢になってきます。昔は簡単に済んだものが、例えば電カ一つ水一つにつきましても、昔の人間の使い方と今はまるっきり比べものになりません。典型的な場合が水ですが、従来でしたら一人あたり 150 リッターあたり有れば結構いけるというのが例ですが、しかし東京は 400 リッター位。シカゴあたりの例によりますと 750 リッター。もうそろそろ千リッターになるのではないかというふうに言われています。便利になれば便利になっただけ、多くのものを要求してくる。要求度が高くなれば更に過密になってくると、いう現象を繰り返しているように感じられます。

また、基本的施設の無い場合というのがあります。初めからこの容れ物の方が十分できていない為の過密というのがあります。これはどういう場合かと言いますと、都市的な施設を十分に施していないところに人間が勝手に住んでしまうことで、道路だとか、下水道であるとか上水道であるとか、こういうものがまず適当に完備しているという所に人間が住むのが当然なのですが、初めからそういうものが無い。つまり容れ物の方が無い所に、人間が住みついてしまった。横浜などの例でみましても、郊外部というのはそういうところが非常に多いわけですが、これではどんなに低密でも過密になるわけです。何も無い所に人間が住んで「通路が無い」と言っておこりだす。これも極端な中味と容れ物とのアンバランスで一種の過密と言えるかと思えます。そうした基本的施設が無い場合、これが日本の場合には非常に多いのです。それなのに何故そういったものが入ってきたか、人間が何故ここに沢山集まって来るのだろうか、という問題をおさえてゆく方法もいろいろありますが、逆に人間がいくら入ったとしても、容れ物の方が十分にできていれば過密にはならないわけです。

さらに、配置とか組み合わせが誤っている過密があります。ここには工場が有る。この辺には住宅が有る。それが勝手きままになりますと、本当は工場は工場で全部一ヶ所に集まってくれば、余計な施設を施こしたり、余計な騒音に悩まされたりしない。ところが、それがバラバラに入ってきてしまうと、お互いに摩擦を生じてしまう。この例も非常に多いのですが、計画性の不足による過密と言えるかと思えます。

それから、形態が容れ物に耐えられないということがあります。道路一つをとりましたが、昔の道路の幅員では自動車交通が非常に盛んになってきますと、せつかく有ったものでも中

味の方の存在自体によって、耐えられなくなってしまいます。

基本的施設が無い場合それを作っていけばいいというのは当然で、経済的裏付けが伴いさえしましたらば、ある程度解決しますが、次の配置とか組み合わせとか、形態とかいうことは、純粋に唯工学的に物を作るとかいうことでは無しに、総合的技術としての都市工学、あるいは都市計画というシステムアプローチによる方法で、物を解決していかなければならない面が非常に強いわけです。都市工学は、その都市計画を実現していく為の一つの手段です。そのように、初めに都市工学という題目にやや異論を唱えましたのは、そういう工学的だけでは解決しない面が、非常に多いわけだからです。

2-3 社会的経済的過密

また過密という面を、物的環境を支えています経済的な条件と、社会的条件からも一応考えてみますと、経済的に見た過密というのは集積の利益が無くなって、むしろその為の害が出てきた。どんどん集積していきますと、お互いに情報が交換し易くなる。或いは全体の為に、例えばセントラルヒーティングが可能になり、非常にコストが安くて済む。一般に都市にはこのような集積の利益というものがありますが、この利益がだんだんに、減ってきたというのが、今の経済的に見た過密、特に最近取り上げられている問題です。

それから社会的に見た過密と言いますと、非行であるとか、犯罪であるとか、交通事故であるとか、体位の低下であるとかがいろいろ出てきます。こうした現象に対する十分な施設、或いはそれに対する指導とかいうものが、行なわれないということが多いのです。社会的に見た過密の結果として、犯罪の発生し易いようなスラムであるとかが、自然にできてしまった。そういう物理的なものによってできている社会的に見た過密現象も有るわけです。人間はその容れ物の中で、考えを規制されてくる。先程申し上げたような物的環境というものが、社会的な環境に影響して、不潔、不衛生、病気、犯罪などの条件を生み出します。また経済的に見た過密とは、集積の利益を、これに要する費用が上回った点から始まるというふうに説明されるわけなのです。たとえば地価が上がったり、生産効率が落ちてくるということによって、経済的な過密が生じてくる。しかし抽象的な経済的な過密というものが初めからあるわけではなしに物理的な都市というものから出てきたものが地価、交通、公害等経済的に跳ね返ってくるのです。

さらに過密は高密化してゆく速度の速さによっても生じます。中味の入れ方の速度が非常にゆっくりしているという場合は、容れ物の方もそれについて補っていくことができる。ところが中味の方の入り方が早いと、容れ物の方を補強していくことができない。中味の方を受け止めるだけで、精一杯になってしまうという現象が起きております。例えば、今度の 35 年から 40 年の国勢調査では、横浜は約 30 パーセント以上の人口増加です。こうした高密化の速度が非常に高いと都市施設の整備がまにあわず過密という現象が現われます。

3 過密の原因

それでは過密の原因はどういうものでしょうかすでに若干のべておりますが、整理してみましょう。

第 1 には社会経済構造から必然的にもたらされる第二次産業或いは第三次産業の都市集中が、都市化の一般的原因と言われていました。その中で特に管理中枢機能が都市に集中化してきたのは、現代超大都市成立の基本的な原因の一つです。ですから過密問題を探しますのには、どうしてもこの都市化現象の原因そのものに取り組みなければならないわけで、これは単に物理的に見た都市、形態的な物としてだけではその本質をみることはできません。

次に過密の原因として考えられますものに、絶対的過密というのがあります。絶対的過密と言いますと、ちょっと言葉が悪いのですが、人間の生活容器としては一応この地球そのものしか無いとしますと、すでに容れ物の絶対量は固定しているわけです。それに対して人間の方は、今猛烈な勢いで増えている。今大体約 35 億と言われておりますが、30 年位で約倍になるのではないかと。約 600 年たちますと、ある計算によりますと今の人口密度が大体 1 平方メートルあたり 1 人になるのではないかと。どこにどう行っても隣の 1 平方メートルには 1 人ずつ人間が立っていることになります。

地球という容器が固定しているかぎり、おそかれ早かれ出現するであろう過密を絶対的約過密と言ったわけで、古典的にはマルサスはじめ人口問題としての面をとりあげたのです。

次に機能上の過密があります。容器に対する中味の過密ということもできます。たとえば、中味として、人だとか、車だとかいろいろな機能を考えます場合に、まず人間の場合には生活水準が非常に上がってきた。さっき 1 人あたり 10 平方メートル有ればいいと言いましたが、これは最低限の話であって、別にそれで十分ではないわけです。実際には 20 平方メートルとか、それ以上が無ければ家具、電気製品その他増大するスペース需要を充たすことはできません。住宅公園の 2DK ですと大体 50 平方メートル位。それに対して標準家族 4 人住みますと、1 人当たり 12.5 平方メートル位になるわけですがけれども、そういう水準で果たしてどこまでの生活水準を収容できるか疑問です。生活水準が上がれば上がるだけ、中味の方が、1 人当りの要求する額がどんどん大きくなってきて、20 平方メートル、30 平方メートルというものを要求してくる。これは先進諸国の例をみれば、良く分かるわけです。それから先程言いましたような車という問題も、中味の過密というものを促進している一つのものです。

また、中枢的ないろいろな機能というものが要求されてくる。例えば電子計算機が入れられてくる。その結果事務所面積 1 人につきまして、人間当たりの必要事務所面積が、増えてくる。その他にいろいろな人間が活発にコミュニケーションするようになると、そういう為の施設が要る。機能が増大することが、それだけ施設が要るということで、これも今までより以上に中味の方が 1 人当たりの面積施設を要求してくると、過密が起きてきます。

また、容れ物の方からの過密はもう何回も申し上げましたが、容れ物自体が非常に古くなること、容れ物自体の量が足りないこと。或は、容れ物が初めは 100 万人の人間を入れるように計画されていたものが、150 万人、200 万人という予想をこえることなどから過密化してまいります。その他に、容れ物自体が新しい機能というものを、要求されてくるという

事態があります。

さらに、調整技術から生ずる過密があります。単に容れ物が量的に足りないということだけではなしに、その配置が誤っている為に過密が起きることがある。

過密というものの一つに、例えば人口密度ということあげてみたわけなのですが、人口密度というものが実際にどういう場合に過密であり、どういう場合に過密でなくなるか?例をあげてみたいと思います。

例えば5間×6間(30坪)の土地に3間×5間(15坪)の家が建っているものと仮定しましょう。この家は平家ですと奥行では1間ずつ、両側では半間しかすきがありません。軒の出を半間ずつと考えますと、殆ど敷地びっしり屋根で、わずかに前面にすき間を見出すだけになります。もしこのような家と敷地がすき間なく並んだ状態を考えると、道路もすき間もなく、火災の延焼危険は勿論、防火活動は不可能ですし、日照、通風も殆どありません。このような状態は必ずしも最低ではなくもっとひどい例さえあるのですが、人口密度を1戸4人と考えて計算するとネットヘクタール当り密度400人になります。

ところが、これが高層化され、2階になれば、日照、通風もようやく可能になりますし、4階建5階建とすれば、日照、通風の心配はないばかりか、あそび場、花壇なども設けることができるのです。同じ人口密度でもその生活の内容には著しい差があります。人工土地という手法を考えた場合一そう有効に土地の効率性が計られます。このように密度何人というだけでなく、その配置のやり方如何によって、工学的に、また物理的な計画技術の問題として解決できるのです。

このように単に密度がヘクタール当たり何人だという状態だけからは想定できない。例の有名な大阪の釜が崎、現在愛隣地区という名を使っていますが、これがヘクタール当たり850人位なわけです。ところが、名古屋に又穂住宅という市街地住宅が建ちましたが、これはヘクタール当たり約1,000人位入っているのですけれど、実際に両方に行って比べてみられますと、又穂の方がかえってはるかに住居環境が良く空いている感じがするのです。このように並べ方であるとか、配置であるとか、都市というのは単に人間が入り過ぎたから過密になるというのではなしに、容れ物の作り方如何によっていろいろ改善する余地が有るのです。

ですから、人口が都市に集中化されてきて、大都市問題は世界の一般現象ですが、しかし、その中でも全く同じに問題が起きているかと言いますと、それに対する対策の仕方によって問題が違っているわけです。例えば社会主義国の都でありますモスクーをとりましても、人口450万ということで一応計画しましたが、現在約700万位になっている。あれだけの計画経済を採っている所でも、大都市の人口に対する抑制というのは、まずできなかったわけです。しかし、それでモスクーが過密化しているかと言いますと、他の都市より町自体を整然としてととのえ、計画的に作っている。つまり中味の方はどんどん入ってきたのですが、容れ物の方を計画的に急速に整備して、それを解決している。そういう方法が可能なのです。

4 過密対策の諸側面

4-1 2つの方向

過密に対する対策としては大きく二つに分けられます。第1は都市への集中化をあるていど肯定し、集中化した都市を技術的、形態的に解決してゆこうという考え方で、都市工学ないしは都市設計による方法と言えます。第2は集中化を否定し分散化を計ろうとする方法で、ここではもはや技術だけの問題ではなく、広い視野からの都市配置計画、土地利用計画、など計画とよばれる新しい総合技術が必要です。さらに積極的な集中否定になりますと強制的に人口流入を防ぐとか、都市機能を制限するとかいった方法がとられます。

第1の方法は、過密を都市という容れ物の作り方のまずさに起因すると考え、この容れ物の作り方を現代の要求に合致させようというのですが、第2の方法は容れ物の配置の仕方や、中味のあり方など、工学的技術以前の技術といったものによるのです。

しかし、この二つは対立した考え方ではなく両者あいまって過密対策になることが多いのです。たとえば都心への集中をさけるために衛星都市を周辺に配置して、これに人口をあるていど吸収させようというのは、第2の広域計画による方法ですが、同時にここに設けられた衛星都市の内部をどうすべきかは第一の都市設計の問題であり、また母都市もまたそれ相当に形をととのえ過密に対処しなければなりませんから、同様の問題を生じます。集中と分散と二つのバランスの間に過密の対策があると考えられます。

4-2 集中化肯定策

集中を肯定してゆく方法にも大まかに次の三つの方向があります。第一は現在の都市にはそれだけ集積の利益があるのだから、その容れ物を補填し、あるいは再開発して、都市の容器としての実質的容量を増大させ機能を向上されようというものです。1970年代は再開発の時代だと言われ、都市再開発法案が国会で審議中です。第2には集中化するとしても現在の都市をそのままにしておいて、第2の新しい都市をつくってゆこうとする考えです。東京湾上に張出した丹下健三氏の東京計画や、産業計画会議による東京湾埋立による第2東京の形成、菊竹清訓氏の海上都市などはこの考えの系譜といえるでしょう。

第3の方法はニュータウン形で、母都市は母都市としてある程度過密対策としての再開発を行ないながら、全部の負担が中心都市に集中することをさけて、あるていど独立圏をもった都市を母都市の周辺に配置しようというものです。日本で作られているニュータウンは町としての独自性がなく、ここでいうニュータウンにはなっていません。ニュータウン計画は、都市への集中化をあるていど肯定しながら計画的分散を計ろうとするもので、集中策と分散策の接点に立っているとと言えます。

4-3 集中化否定策

一方集中化を否定し分散化を計る過密対策にもおよそ三つの方法があります。第一は都市

の中のある種の機能を都市外にもって行って都市の内部の圧力を抜いてやろうというもの、前の集中化でのべたニュータウン計画、官庁都市、新工業都市の建設などはこの種のもので、前の集中化肯定策の第2、第3の方法とは力のおきかたが異なるにしても共通性をもっています。第2は地方に現存する都市を強化して、大都市への一方的集中を地方の中心的都市でくい止めようとするものです。勿論それぞれの地方中心都市には集中化がみられますから、その内部では都市設計としての合理化も計られなければなりません。第3の方法は完全な集中化の否定で、極端なものは終戦後やったような転入制限です。首都圏でやっている工場や学校の新設、増設の制限もこのような系統に立つものと言えましょう。

これらの手段はそれぞれの組合はさりながら過密化対策が計られてゆくのです。

4-4 物理的対策の方向

大都市圏への人口集中はますます進み、昭和60年度においては、日本の人口は約1億6千万と想定されておりますが、3大都市圏と言われている京浜地帯、阪神地帯、中京地帯に約6千万、5割以上の人間がこの地帯内に集中してきます。計画経済をとっている社会主義国でさえ、計画的な人口でおさえきるといことは困難のようです。したがってこの集中化してくる人、物、情報、車などが過密を生じないように合理的にその容れ物をつくる都市設計は今後の過密対策に重要な役割を果すでしょう。従来道路は道路、下水は下水、鉄道は鉄道などてんでんバラバラに考えられた技術が都市という人間の環境として、人間の容器としての総合の立場から考えられねばならないのです。この総合技術が都市工学の分野でしょう。しかし同時に都市内の土地利用と鉄道との関連、土地利用と都市機能の関連、母都市と周辺都市の配置の問題など、今までの工学技術とは異なる分野が必要になってきます。フィジカルな面からみても、工学という分野から一步出た新しい都市計画学が必要ですし、都市は一方に農村の過粗の問題とも裏腹ですから、一そう広く、地域計画という観点への発展が必要でしょう。

フィジカルな面以外に経済的対策ではどう考えるかをみてみましょう。或る経済学者では、社会資本と民間資本とのアンバランスというものを、ある係数をはじきまして、それによって過密度を測定するというふうな方法も採っています。しかし、社会資本の追加を数量的にはじくだけで果たしてよいのだろうか？追加投資をする必要があったとしても、同一額投資がその投資の具体的なあり方いかんによって、同じ金額でもかなり結果が変わってきます。過密の原因分析には経済的分析は有効です。しかし、その対策の大まかなはじきはできませんが、都市を物の集合体と考えた場合、最終的にはフィジカルな対策へ帰結してくるので

4-5 社会経済的対策

経済的な対策は、物理的な対策と関連するわけです。例えば大都市の電車賃が実際に高くつくのだから高くするとか、或いは大都市の水道料金を特別に高くするとか、料金政策で費

用を負担して貰うことによって経済負担に耐えられない人々を淘汰し、これで過度に集中することを防ぐという経済的政策と言われるものも有ります。

それから社会的対策から考えますと機能を分散していく。例えば大学であるとか、工場であるとかそういう機能を分散するとか、或いは官庁を分散するとか。研究学園都市を作っていくとかの分散策というのがあります。これも経済的対策と同じくその具体的方法としてフィジカルな面に帰結してくるでしょう。

4-6 物的対策(工学的, 計画的対策)の役割

いろいろな対策をあげましたけれども、結局考えてみますと、集中化を肯定するにせよ集中化を否定するにせよ経済的、或いは社会的、いろいろな対策を考えながら、最後にはその対策を都市という物理的な物の集合、つまり先程言いましたような物的環境としての都市というものをどういうふうにしていくか?にかかってくるわけです。いくら学園だけを、例えば分離すると言いましてもそれでは学園の跡をどういうふうにするのか?直ちに物理的問題が起きてまいります。或いは工場を移転すると言いましても、移転した先で同じような公害問題とか、過密問題というのが起きては困るわけですから、これに対しても実際具体的にどういうふうな都市の町作りを行なっていくか?が必要になってまいります。先程あげたこの三角構造で、経済的な対策、或いは社会的な対策ということが加えられましても、それが結局どういうふうを実現するかと言いますと、やはり物になった場合に、はっきりして始めて定着してしまうのです。

この物になりました対策と言いますのは、一度やりました以上これを急激に変更することができない。例えば先程高速道路の問題を申し上げましたが、高速道路が横浜に入ってくる。これが自動車の交通問題、或いは街路問題につきすべてに本当の対策を行うのは非常に難しい問題です。これが一片の法律ですと、やってみただけどうまくないという場合には、法律を書き換えるということでその対策を変更するということができるわけです。ところが物理的な物の集合としての都市というものになりますと、一遍やったものはもう変更がきかない。物理的に定着してしまったものは容易に変更がきかない、30年とか50年とかそういう長い期間、それを変えることができないのです。

それだけに、経済的対策や社会的な対策が実際に物理的なものに落ちるときにすべての対策の総合化と具体化への転換の契機をみることができるのです。

先程来いいました通りに、都市工学というのは単に工学、物を作るという技術だけではありません。これはいろいろな意味の総合化ということが入っております。例えば都市工学の一つに考えられますような交通工学、或いは下水道工学、或いは道路工学というものがあるわけですが、それでは道路工学が都市工学かと言いますと、イコール都市工学ではありません。或いは交通工学、下水道工学というものも有る。これも都市工学イコールではない。何故都市工学というふうな都市を対象にしたものができるかと言いますと、先程言いました通りに、都市というのは一つの大きな人間の作った環境である。社会的なものとしての環境

である。それだけに複雑な状態にあります。道路も有ります。そこに建物も建っている。公園も有る。ここで一つ一つ、公園は公園で造園工学というものがあります。或いはビルディングであれば建築工学が有りますが、ところが建築工学はそれだけで終わってしまう。それが相互に建築がそこに一個できるということによって、下水道の管もそれだけ太くなければいけない。そこにビルディングができるということは人間が住む、その人間がどこかいろいろな機能を果たさなければいけない。

それはショッピングもしますし、食べ物も食べますし、或いは電車に乗ってくるわけですから交通もそれだけ発達しなければいけない。お互いにそうしたものが全部絡み合っているという状態が都市でございます。従って都市工学というのは、そうした絡み合った状態をどういうふうに解決していくかというところが都市工学なわけで、個々の技術的な解決ではないのです。

例えば技術的解決として、先程の例で過密の住宅がある。それを5階建て位に建て替えることによってかなりいい住宅環境を得ることができる。これは単に建築技術上の解決で済むことですが、実際の都市というのはもっともっと複雑で、このような住宅地だけではない。例えば、住宅地の隣りにもし大きな工場が有って、盛んに騒音を発しているという所ですと、いくら5階建てに致しましても、過密による弊害というのは日当たりが解決されるだけで、騒音の問題は解決されない。これは別の方法で全々別の所へ移転して、工場と住宅を分けてしまうという方法が採られなければ不可能なわけです。従って都市工学というのを、単に物理的なものだけと、物を技術的に解決するだけというふうなことにとどまりません。都市工学の前提としては計画という考え方が必要になります。計画の基になりますのは、容れ物の問題だけではなしに、先程の中味の問題、中味がこれから一体どういう生活をしていくのだろうか?人間の住生活というの一体どういうことになるのだろうか?人間の仕事というの一体どういう場所でどういうかっこうで行なわれるものだろうか?或いは人間のレジャーという問題にも、一体どれだけのものがどこで必要なのだろうか?そうした人間の生活全面にわたって、これだけの文明の中での人間の生活の在り方を、容れ物の方と共に考えなければいけないわけです。或いは車というものが一体どういうふうに発展していくか?そういうものを考え合わせた相関として、中味と容れ物の相関として都市工学というものが考えられていくのです。

都市工学と言いますと、とにかく容れ物だけをこしらえる。大きな容れ物でバケツだけをこしらえておけば何でも入るではないかというふうなものだと考えられがちです。しかし、あくまでも都市というのは容れ物と中味の相関関係にある。立派な道路や下水があつて容れ物の方が立派になつても、この中味の方が充実しなければいみがありません。

例えば、都市計画の比較的成功的な例として、日本でよく言われますのは名古屋です。名古屋は終戦後直ちに都市計画に着手しました。行ってみますと分かる通りに、100メートル道路を初め大都市の道路としては最高のものをつくりました。しかし、それでは人間の生活がどうなるか?見られるとおり名古屋は一番地下街が発達しています。何

故地下街が発達したかと言いますと、道路が広過ぎ、自動車の方は非常に便利になったのですが、道の両側は分断されてしまった。それを人間のスケールで繋がなければいけないということで、地下街ができてきた。そこで道路の方は全部自動車にとられてしまった。従来道路は人間の歩く為存在した路が、名古屋の場合は完全に自動車の為の道路で、人間は全部地下に入ってしまった、ビルからビルへ地下街の中で渦巻いている。名古屋では地上の地図はともかく、地下街の地図を知っていないと動きがとれないではないかということを書いて笑った位に、実際に地上のサンサンと日が照る所はかえって自動車が排気ガスを流している。人間は全然日の当たらない薄暗い地下街の中をウロチョロ歩いている。そこに飲み屋から何から全部入っているというふうな不思議な町になっているわけです。

そうした状態—ある面では確かに名古屋は非常に成功したわけですが、それではその時代人間がどういう生活を送るのか?つまり車という中味のことを考えても中味の方の一番肝心な人間の方を考えなかったのです。いつのまにか御主人である人間がどこかへ行ってしまった。その結果容れ物づくりにウェイトがかかり過ぎてしまって人間のための都市づくりとしては成功といえません。これからの都市計画を考える場合には、容れ物と中味が、丁度バランスのとれたところで考えなければいけないのです。しかし、横浜の場合で見ますと、接収とかその他の問題もあって、容れ物の方もあまり終戦後考えられなかった。或いは東京の場合もそうで、オリンピックという名前を借りてやっとな容れ物の方を急遽考える。オリンピックという錦の御旗をかつぎまして、それでやっとなそれを理由にして容れ物の方を変えるという状態ですから、横浜はさらにおくれている状態で、容れ物も満足にできないうちに過密が生じているのです。

しかし、都市工学というものは、単に技術的解決だけではない、いわゆる計画的な解決ということを考えていく必要があります。計画的な解決の中には、そこに於ける人間の生活の仕方、これからの車の在り方というものを考えない以上、容れ物だけを造っても、スラムと廃虚を造るのに等しいのではないかと思われまます。

5 都市設計、都市計画からの提案

都市を物理的に考える都市設計や都市計画の立場からは多くの提案がされてきましたが、そのいくつかを例に考えてみたいと思います。

一つの考えは、方向としての高密化はさけられないとして合理的な空間の高密利用を計る方法です。空中都市、地中都市、海上都市といった人間の居住空間の立体的拡大はこの系統です。

このような例としてはイタリアのデザイナーであるサンテリアが1922年に考えた未来都市主義というものがあります。彼は都市の道路を立体的に構築することを提唱しました。1922年というとは関東大震災の前で、自動車はまだ殆ど利用されていない時期に、立体道路を主張したのだから達見というべきでしょう。後は道路交通が都市の基本になり、空全な立体交叉であり、道路は網の目ようになっており、建物もエレベーターで立体的にむすびつ

けられているという立体的高密度構成です。

この考えは実は 20 紀に入ってからのものではなく、ルネッサンス時代にダビンチがそうした絵を書いているのです。その時代に自動車はありませんが、馬車の交通と人間の歩く道路を分離しています。これらは立体化を計りながら、人間のスペースを確保してゆく思想がうかがえます。高密がそのまま過密や人間否定につながるわけではないのです。逆にいえば過密化を早目に読んで、これを合理的に解決しながら人間性の保護を考えてゆく都市設計の技術ともいえるのです。

この時代より後、アメリカの建築家ライトの提案になるマイル・タワーというものがあります。三脚を立てたような形ですが、高さが 1 マイルすなわち 1,600 メートルですが、ここに 2 万人位の人間を収容して仕事をする。1 マイルというのは技術的に困難であっても、一つの象徴的なイメージをもっています。事務スペースは完全にここに集中し、町を全体的にベタに拡げることを避けています。この塔以外は田園と森の自然で、その中に住居があります。住居のどこからも森をとおして塔がみえます。「ああ、あそこに我等の町がある。」「わが父があそこで働いている。」という都市のシンボルとしての意義をそなえています。

昔は建築物が都市のシンボリック役割をしていたのに、今は都市がゴチャゴチャした一つの混然たる固まりで、人間の心に訴えるものが無くなってきた。それに対して技術的には超高層により一個の建物に全部必要なものを入れるとともに、都市のシンボルとしてのイメージをかねそなえた高密化を計るための一つの考えを徹底化したものといえます。

次にフランスの有名な建築家であるコルビジユエの「輝く都市」(1935)は、基盤目状のパターンをもつ 60~70 階建の塔状建築でびっしりうずめて、人口 3 百万人を収容しようとするものです。高密でありながら、その間に充分の緑のスペースをとり、高密度の近代都市が合理的であると同時に健康な生活を提供しうることを示したものです。

マイル・タワーとちがうのは、一発に全部収容しようというのではなく、都市を或る程度の高さにそろえた多くの建築物の塊にしようというもので、いずれも高密化をねらいながらかなり方法が異なっています。

コルビジユエがアメリカに行ったとき、あのマンハッタンの魔天楼をみて「マンハッタンの建物は低過ぎる。」と言ったのは有名な話で、高密機能化の方向を示しています。都市を空中に上げてしまう提案は、すでに前のサンテリアでもみられますが、ヨナ・フリードマンは、空中構造に吊りかけられた都市を提唱しています。住居、交通路、産業などがこの空中構造に集められ、高密の開発として一方、この空中構造の下には、農民が農業をしたり、森があつたりするのです。彼はこのような空中構造をドーバー海峡の上にかけることも提唱しました。

また丹下健三氏の東京計画-1960 は東京湾を利用して、ここに都市軸を張り出させ学校地帯。住居地帯をおいています。先程の分類でいえば第 2 都市型ともいえます。これらいずれの手段も、都市への人口集中は止むをえないものとして、それを合理的に集化しながら、良質な環境条件の保持と、将来への弾力性の維持に重点をおいています。集中化が避けられ

ないとすれば、容れ物を無秩序無計画に設置するのではなく、多少の犠牲を払っても過密を未然に防ぎ高密化により合理化を計るべきでしょう。

都心はドーナツ現象で人口は減少し、住宅地は急に外部へ膨張しています。東京の都心地でも平均2階に達しない位ですから外周へのスプロールはさけられないわけです。このため通勤距離が伸び、通勤地獄などのシワよせをうけています。通勤に要する消費エネルギーは一日往復で8百カロリーと言われていました。勤務で使うエネルギー以上のものを通勤で使ってしまうのは社会的に見て大きな損失ですし、高密化による損失をはるかに上廻るでしょう。そういう点を考えますと、高密でありながら、しかし人間の環境を保持するような手段を考えていくということにならざるを得ないのではないかと思います。

これまであげた提案はいずれも都市を構造物として構築するという工学的あるいは設計的方法です。しかし、いきなり構造物の形にする以前に土地利用面から、過密に対する対策も考えられます。設計が主として建築家からの提案であるのに対して、土地利用はオーソドックスな都市計画家の領域になります。土地利用からはただ容れ物の形だけを考えるのではなく、容れ物自体の配置や相互関係、人間の入り方の規制制度により過密の生ずるのを防ごうというものです。

このような考えの先駆的なものとしては、一番最初にあげたハワードで、都市の魅力と田園の魅力をあわせもった田園都市を大都市から離れた郊外に独立しておくことを考えたのです。この時代に試みられたレッチワースやウエルウインは必ずしも成功とは言えませんでした。イギリスではその後多くのニュータウンを生みだしました。このような町の建設により都心への過密の圧力を緩和しようとしているのです。

ハワードと同じころ 20 世紀初頭にすぐれた都市計画の提案を行なったイタリアのトニー・ガルニエがあります。彼の提案した工業都市は、産業社会の発展に呼応するものですが、都市の機能の住居、労働、交通、慰安をそれぞれ明確に分離し、将来の発展に際して機能の混乱を生じさせないように考えたのです。これは用途地域制という都市計画の基本的な考え方を打出し、近代工業というそれまで軽視せられたものに積極的な意義を与えようとしたのです。この考は後に CIAM(国際建築家会議)によって都市を労働、住居、レクリエーションの3つの機能に分離し、交通という第4の機能で連絡するという近代都市計画の基本原則を打ち立てるまでになったのです。

またパトリックゲデスは、1914のロンドン博覧会の展示で、都市の数量的分析による都市計画技術の端緒をひらきました。都市悪や、都市問題を華なる美醜の問題から解釈して数量的処理の可能性を生み出したのは、新しい都市計画家の職能の成立を可能ならしめたのです。

これら一連の提案は、もちろん、一そくとびに過密化に対処するものとはいえませんが、過密の防止として高密化を計る、前にあげた手段ばかりではなく、土地利用のあり方、施設の配列等による計画手段をひらき、調和のある都市のあり方を提案したのです。土地の利用や、都市のパターンによって都市構造に弾力性を与え、過密を防止する手段がそ

の後いろいろ考えられています。

大ロンドン計画(1944)ではグリーンベルトという緑地帯で都市のスプロールを防ぎ、グリーンベルトの外側の郊外地にまとまったニュータウンをおく方法をとっています。1944年といえば第2次世界大戦中であり、防空上の理由もあったとはいえ、将来の町づくりを考えていたイギリスには敬服しなければならないでしょう。日本でも首都圏整備計画が全く大ロンドン計画を踏襲して作成されたのですが、実行手段をとまなわなかったために、もろくも失敗してしまったのです。

また帯状都市という考えがあります。ボルゴグラードで実施されていますが、求心的放射状都市を避け、都市を帯状に細長く配列し、必要によりいくらでも長く延長してゆく方法をとっています。丹下健三氏の東京計画では、このような弾力性をそなえた都市を提唱しております。動物の進化の過程により単核的なものから背推動物に進んでくることを例示的に示して、高等複雑な機能をとこむには軸状のあり方が正しいという主張です。

大ロンドン計画では入れ物であるバケツの作り方を合理的におきえてゆく、帯状都市の場合、都市を伸び縮みさせ弾力性をもたせ1千万都市はおろか、2千万、3千万人でも過密におちいることなく解決できるという提案です。これらの方法によれば絶対的過密に対してはともかく、或程度の過密は防止できるわけなのです。

6 計画的過密対策へ

これまであげたいろいろな提案は、一つは空中都市とか地中都市とか、高度の建設技術を背景にした工学的あるいは造形的提案であります。しかし、単に造形的、技術的な方法だけでは過密は解決されません。そとで土地利用の合理的なあり方や街路配置と土地利用の関係とか、従来のせまいみの建設技術の前提になる計画的対策というものが必要になってきます。技術は計画にぴったり合致して初めてその力を発揮できるのです。

ここで従来の都市づくりをどう技術者がやってきたかを考えてみましょう。一番最初に都市作りに割合熱心だったのは、造園屋さんでした。建築家は都市の中では小さな点しか作らない。土木屋さんは橋とかトンネルとかは点づくり的などころもありますが、河川、道路とか下水とか線づくりをやっていました。ところが造園さんというのは、或程度、面的なものを作っていた。ですから都市のような面的広がりのあるものは造園さんが割合初期にいろいろ働きをしたわけです。ところがどうも造園さんは、実際に対象となりますものが人間の住まいよりも樹木とか、植物だとかが対象で都市造りの要素としては充分ありません。造園さんの次に都市造りというものをやってきましたのは、土木屋さんです。土木さんが何故町造りの中心になってきたかと言いますと、やはり町造りは道路、交通、鉄道、下水であるとかいう基幹施設ができないと話にならないということで、土木さんが都市計画についての主体になってきたわけです。しかし、さっき言いましたけれども名古屋の都市造りで道路だけは非常に立派にできたけれども、道路によって区分された土地はどうなるのかが問題です。道路は町造りの骨組みでありまして肉ではないわけですから、肉を

つくってゆく建築屋さんの方からいろいろな提案が多く出された。建築は、生活自体の器であり、都市の器となるものですから、町造りを考えるのには重要な役割を果しますが、しかし単に建築にとどまっているかぎり町という複合的なものの計画はできません。そこでこれらを複合化した新しい分野が必要です。

都市はあくまでも複雑に諸要素の組合わさった有機体とみるべきでしょう。したがって一つの面たとえば道路からだけ都市を考えるということは道路以外の都市を白紙にして考えることで、もはや都市ではなくなり、全くナンセンスなことです。道路は都市の極めて重要な一要素であることは確かであっても、あくまで都市という有機体の一部として存在することにいみがあるのです。都市を人体にたとえると心臓や血管という個々の組織や技能をしらべる解剖学と、生きた人間全体の中での循環器の機能と、他の諸臓器との関連をしらべる生理学との差があります。

造園、土木、建築の個々の技術は解剖学に当るものであり、個別的専門技術になりますが、個々の技術が進化するにつれて、これを生きた全体として考察し、その働きをしらべる生理学に当る総合の科学として計画の科学が必要になってくるのです。

計画を体系的にみると二つの軸と四つの要素の総合体系として考えることができます。一つの軸は物理的な可視的なものの計画です。その両端に技術と形態が存在しています。もう一つの軸は物理的にならない問題で、分析と管理がその両端にあります。実際にはこの二つの軸は相補的な関係におかれて最終的に第一の他の物としての姿形に定着するのです。物理的な軸の第一は技術で、自然的法則をもとにしてこの中に定着せしめようという自然への対抗手段として現れるのが技術で、工学は主としてこの分野に関係します。第二は形態化で、デザインといわれるものです。時代の精神、人間の心理等に対応して生まれるもので、物理的には技術と形態がその存在を定めてゆきます。

また非物理的な社会経済軸というべきものでは、第一は社会状況の分析の技術に始まり、経済的社会的条件に応じた管理方法をどうするかで終るのです。

時間的にたどってみると、都市の過密の問題に限っていえば、まず過密の状況を認識し、分析しなければなりません。どの程度に過密か、誰が住み、どういう生活をして、都市の中でどういう役割をしている人々か、なぜそうなっているか、何を求めているか、資金は持っているか、等々。これらの結果、過密を解消するために何等かの手をうとうということになりますと、具体的にどうするかがすぐ問題になります。先ほどのべましたように、ただ人口密度をいくらにするというだけでは過密か、そうでないか分かりません。過密を実際に解消できるかどうかは、具体的な形にしてみても初めてその答を得ることができるのです。具体的な形にするためには技術的な検討が必要です。建築、土木のような建造技術はもちろん、設備、造園などの統合的な技術的検討が必要です。しかし具体的な形にする場合、ただ技術的に安全であるとか、可能であるとかだけでは充分ではありません。

都市はそこに人間が住んでいます。人間は機械ではありませんから、例えばウォーキング・ベルトのようなものをこしらえましても、唯機械のように運ばれるのではなしに、そこに何

かしら人間の心をなぐさめるようなそういうものが有ると無いのとでは、都市の生活の潤いが違うわけです。そういうことから形態自体の可否がいみをもってきます。アーバンデザインという分野が必要です。

さらに、物理的に形ができあがるものについては、それがどういう資金で実施され、完成後誰が運営管理してゆくかという管理問題が非物的な問題として検討されるでしょう。物的な軸と、非物的な軸は相補うものであり、これらの相互的な関連のもとに、過密問題の解決をしぼりこんでゆくの、計画科学による過密対策といえるので、このような総合的検討なくして過密の解消は不可能でしょう。

しかし、都市でなくても一つの物を作るには似た課程をたどります。例えばここにコップが一つ有りますが、このコップを作ろうというときでも、ではこうしたコップはどのような人が要求しているのかという分析があります。このコップをもし商売としてやるのならば、どういう売り方をするか。そういう考え方が管理の問題として有ります。それからコップを作る技術として、これはガラスどういうふうにつけていくかという技術、或いはこのカッティングの技術というものがございませう。それから形態として技術はこうなのだけれども、これが果たして美しいのか、人間に対して非常にこち良いのか、良くないのか？そういう形態の問題もございませう。そうしたこんなに小さな物でも総合的計画の下にその形がきめられ製作がされます。

コップ一つでもそうですから都市になりますともっとこれが複雑になります。都市は多数の異なる利害関係の相反する人達が一諸の所に住んでいる。こっちに道路をひくのならないけれども、むこうにひくのでは困るというふうな人達、生産者の立場と消費者の立場と、そうした立場の非常に違う人達、或いは技術的にも多くのものが、複雑に存在している。そういうものを統合しますと、どうしてもこういうような内部の考を調整して、それにどういう目標を与えて、これらの要求というのにどう答えていくかというものが必要になってまいります。その為には都市であるとか、地域であるとかいう広い分野での見方と、そういう総合的なものとして計画というものが必要になるわけで、それが農村に適用されれば農村計画、或いは都市に適用されれば都市計画というわけです。これらを総括して地域計画という言葉でもいわれます。

次に物理的な町造りと歴史を少したどってみますと近代の都市、ルネッサンス以降まず都市美を強調したわけです。直線的な大きな道であるとか、大きな公園であるとかが強調されました。ところが産業革命以降、都市に人口が集中し過密の問題が非常に生じてきた。都市美では容れ物の皮のような所を問題にしてきたわけです。それに対して最近問題になってきたのは、中味の方をどうするかという問題です。

しかし、更にこれからおそらく問題になってくるのは、そうした容れ物と人間の関係は物論残っておりますが、人間と人間とがどうなるのかが問題になってくる。つまり日本で言いますと、約20年後には8割以上の人間が都市生活をすることになって、人間の固まりのように都市がなってしまうわけです。そういう中に於いて、人間がどういう生活が果た

してできるのか?人間が集まっているということが一体どういう意味を持っているのかということが根本的に問われることになってくると思います。人間と人間とが都市の中に密集しているのですが、その中ではかえって人間の疎外現象があらわれます。人間が多数集まりながら個々人は疎外されてしまい、この救済としてコミュニティーの復活が都市づくりの中心問題になってきました。

例えば、過密対策でスラム・クリヤランスをする。スラムの時には、人間的なものが残っていたのに、開発後は形態的にはきれいになったが、人間らしさが失なわれていくというふうな現象がよく再開発などに見られるわけです。

人間のことを中味とってきましたが、現在は実際人間が都市の中味の材料位にしか扱われていないというふうな状態になっております。それに対しては、単に過密を科学的に解決するというだけではなしに、生きた人間が同時に集まりうる、そうしたシステムということが必要になってくるかと思えます。町造りに従来の個別技術ではなしに、新しい総合化の技術というものが必要であるということを申し上げたのですが、更にその技術以外に人間自体に関する根本的なフィロソフィーが重要であるということ、特に指したいわけです。

7 過密対策のヴィジョン

過密対策はそれでは誰のための利益になるのでしょうか。都市が総合体であるだけに都市問題の中心である過密対策の受益関係は複雑です。

すでに産業資本の例から都市の過密化による非能率があらわれてこれに対する合理化の必要性が叫ばれています。道路や港湾、工業用水などが、過密化した都市に対する救済手段として産業能率をあげるため考えられてきます。

一方都市住民もまた過密によってその生活の質の低下を余儀なくされています。産業資本の側からも、勤労者の生活の推持向上は、労働力の募集維持のために必要になってきています。そしてこれらを緩和して過密による社会問題や、社会不安を防いでゆくことは、国全体の施策の上でも重要なことです

過密対策の利益はこのように各方面にまたがるのですが、結局は始めにのべたように、安全生産、生活、流通、そして創造の総合的環境の向上に向けられるべきで、特定の受益者のためのみのものにならないことです。

都市生活の中においては、あるていどの集中化は当然ですし、過密にならない程度に高密であるのはやむをえないことです。したがって田園生活と全く同じ太場の光と空気と緑とをのぞむことは困難です。しかし、都市が産業革命直後の煤煙と不潔の渦巻くスラムに化してよいということでは勿論ありません。それではどうするか。さしずめそれには次の三つの方法が考えられるでしょう。第1は市民の生活の最低水準の基準を設定することです。エンゲルスによると、19世紀初頭グラスゴーでは建物の各階に3~4家族が住み、1室に15~20人もつめこまれていたと報告されています。このような貧民居住地域は衛生施設を欠いているので、1室居住者と2室居住者、3室居住者をくらべると、1室居住者の死亡率が高いと

いう研究もあります。これほどでないにしても日本の大都市では6畳1間に数人がつめこまれているという状況が存在しているのです。

このような悪質状況を改善するため、イギリスでは有名なシャフツベリー卿による労働者の社会条件改善の努力がされました。その後全国衛生状況調査を布告したり、公衆衛生法が可決され、19世紀末までに、建築及び都市関係の条例によって、街路の整理、建物周辺の空地確保、スラムの改良等に関するものが立法化されました。これらの努力は、要するに都市における市民生活の最低の水準を定め、生活を擁護しようというもののなのです。このような生活の最低水準を定めてゆくことは、今後の過密対策に当たっても、なお重要な手段となるでしょう。

市民1人当たりが受けるべき居住面積、水質、空気の質、あそび場、緑地などが、そしてこれを守ってゆく強力な手段が必要です。基準は時代とともに順次向上が計られてゆくことは勿論です。

それと共に最高水準の基準も必要かもしれません。都市生活は、多数の人々の共同利益のために利用されるべきで、公共の公園は微々たるものなのに、都市内に個人の広大な庭園づきの邸宅が存在するのも不合理です。都市生活をする以上、あるていどの水準を限度として、それ以上の部分は公共的な利用を計ってゆくことが必要です。

第2の対策は与えられた都市の空間の中をいかに合理化するかです。それにはまんべんなくずるずるべつたりの土地利用はしないで、リズムをつけるために、思いきって高密度な部分と、これと対比的に広大な公園緑地を共存させる必要があります。日本に例をとりますと、上野公園が50ヘクタール、日比谷公園は15ヘクタール、横浜公園に至っては僅か5ヘクタールほどです。ところが外国の例をみますと、ロンドンのハイド・パークが47ヘクタールで上野並、ケンジントン公園は、その倍、パリのブローニュはさらにその三倍強の320ヘクタールです。ニューヨークのマンハッタンのあれだけの高層建築物の立もならぶ町の真中にある有名なセントラルパークも300ヘクタール以上ですから日比谷公園の20倍以上、横浜公園の60倍以上の広さがあります。この広大な緑地が摩天楼と対比的に共存するのが、都市的な土地利用です。公共スペースを思いきって広くとる一方、立体化、合理化。高密度を徹底的にすすめるという方法は、都市機能と都市住民の生活の保障を与えていることになり、同時にこの強いアクセントが、ともすれば単調になりやすい都市生活に魅力を与えるのです。

過密対策とは一律まんべんなく密度をへらすのではなく、高密合理化と、オープンスペースの対立的共存で初めて可能なのです。

第3にはモータリゼーションに対する人間の主張です。モータリゼーションによって人間の場は地下街やビルの中においやられてしまいました。しかしフォトワースの例にもみるとおり町の都心全体を人間の場として確保して車は周辺でパークさせるという計画があります。またスミツソン夫妻のベルリン計画では、ペDESTリアンデッキの連絡網により、地上より一層上ったところに人間のスペースを確保しています。人工土地という考えも、人間の

自由に使用しうる土地の回復を一つの主眼においています。このような計画手段により、車と人間との積極的分離を計ることが必要でしょう。

このような手段により過密のためマヒした都市機能は回復し、その中の人間生活も一つの水準を確保し、これを向上してゆくことになりましょう。しかし更に必要なことは、都市は人間定住様式の一形態にすぎないということです。現在は都市への人口集中が続いていますが、情報手段が完備した段階では現在のいわゆる都市と農村との差は殆どなくなってしまう筈です。物理的存在としての都市を合理化しようとする都市工学的ないし都市計画的な手段には限界があるのです。都市の内部において摩天楼と大縁地が共存したように、日本の土地の中で、都市と全くの自然地域とが共存しなければなりません。その中間に田園的な定住形態も考えられるでしょう。人間が都市にだけ固着するのではなく、このような際だった対比の中を流動することが必要です。人間が豊かな創造性を失わないためには、都市生活はむしろマイナスの点が多いのです。過密が解消された合理的な都市が生れても人間は満足しないでしょう。都市自体が移動することは困難ですが、人間は自由な可動性をもつのです。都市生活ではえられないものが今後ますます重要になるでしょう。人間は一つの都市に固定化せず自由に流動すべきなのです。この流動化を可能ならしめる環境の形成を行なうには都市だけの計画では充分ではありません。すべての環境が最終的には創造環境として働かなければならないのです。

人間の流動性が可能になれば、過密都市は放棄され、人間は流出し、過密が解消するか、または根本的な過密対策の手段が講じられるでしょう。逆に流動性の確保がなければ、いくら工学的に過密を解消しても一時的に終わってしまい、すぐに過密化することが目に見えています。都市とは自由に流動する人間のある時点とある目的に従って必要な定住手段であるにすぎません。固定した都市以外に自由に創造的な人間を育て定住させうる新しい環境をつくること、過密の弊害を解消させうるのです。

「都市問題講座」の開設とその使命

横浜市立大学教授 早瀬利雄

(1)昭和40年度から本学に一般公開の「都市問題講座」が設置され、本年はその第4年度レーア・プランを実施するはこびとなった。

昭和40年度は、本講座創設の年のこととて、まず都市問題総論の性質をもつ学問的あるいは理論的諸問題について、都市学界の権威を網羅した体系的な講義計画をたて、一般的に都市問題とは何ぞやを明らかにする方針をとった。

昭和41年度は、都市問題各論を主題として、主要な焦点を首都圏計画の問題点および大

都市計画の問題の諸部面にあてることとした。だが、この年度のレーア・プランは、未だ実際の都市問題の諸分野についての概況という域を出なかったといえる。だが、特殊な研究に入るための基礎知識は得られたことと思う。

昭和42年度からは特許研究の段階に入り、産業化、過密化再開発、都市づくりを視点として、高成長がもたらした産業都市の諸問題と都市過密化を解剖するとともに、新都市計画の理論を開拓するねらいでレーア・プランが組まれるようになった。

(2)本講の本来的使命は、現代の都市問題をあらゆる角度から分析研究するために、社会科学の諸領域相互の交流をはかることによって、都市化をもたらし又都市化がもたらすものの核心を総合的に把握しようとするにある。こうして大学に、おける都市問題の総合的研究は、理論と調査の結合的所産をもって、都市行政における都市再開発とか新しい都市づくりの諸計画に、多かれ少なかれ、また直接・間接になんらか寄与するところがあることを期するものである。

したがって、本講座の担当者はたんに本学のスタッフに限ることなく、広く我国における都市問題研究の諸権威を招いて、多くの研究成果を大集成し、講座を市民にも公開するというユニヴァーシティー・エックステンション方式を探っている。今日までのところ、すでに、諸問題を通じて数十名の最高水準における学者の研究発表が行われたことになる。聴講者も学生だけに限定せず、地方公務員、教師、民間の諸団体や市民有志にわたり、広く諸般の職業分野にまたがっている。そして請義のレベルも大学の専門講義という水準を維持してゆく方針をとっており、聴講者は大学において都市問題の体系的な研究に参加するという心構えをもつことを要請されている。こうすることによって、たんに現代の都市問題の学問的研究に関心をもつというだけでなく、都市生活の現実に即して問題をいだく人々を大学に集め、具体的な問題解決の方策について、実践的な主体的意欲を昂揚せしめ、進んで都市づくりの運動に参加する市民としての能動的精神を育成しようというのが、本講座開設の根本使命である。

(3)現代はすぐれて都市問題の時代である。経済も政治も、文化もあらゆる生活機能の集積が今日では困難な都市問題の渦中において連鎖と循環の過程を営んでいる。都市問題という形態で機能上のつながりをもたない人間生活は何も存在しない。経済構造の変化はいうにおよばず、住宅・土地・水の問題・交通・通信・公害・災害、その他社会環境の悪化を促す諸般の病理的現象、これらに因果的に相関している諸問題が、都市生活の機能を破壊しつつある深刻な様相を、それらに対応すべき行政の立ちおくれをふくめて都市問題とよんでいるのである。今日の日本社会の構造的変動は一方では人間疎外も甚だしい社会的矛盾をはらながら、他方では高度経済成長をうたう国家独占資本主義体制の進展をものごとっている。あらゆる都市問題の諸相はそれと深いつながりをもって現象している。産業化が都市化を促進せしめ、また都市化が産業化を促進せしめるという。だが、人口過密の底辺に何が作用しているかを本質的に把握しなければ、今日の都市問題の本質にふれることは不可能である。都市問題の重大性、その深刻さについては、従来は国の政府よりも自治体側および地域住民

の方が身を以て切実に体験しているという状況であった。だが、政府与党までもがあわてて「都市政策調査会」をつくらざるを得なくなったのは、漸く昭利41年のことである。この驚くべき無関心と立ちおくれぶりをみても、問題の客観的な重大さにもかかわらず、政府のそれに対する研究・対策が十分に進展していなかったことが実証される。現実の変化の速度が加速度化しつつあるのに、研究体制の整備は物心ともに不十分であり、したがって都市問題の総合的な把握力というものが甚だ貧弱だったのである。

現在の大学の学部や講座体制のセクショナリズムからしても、都市問題の総合的研究を遂行することはほとんど不可能に近い。都市政策は、都市問題の一つの分野に焦点をあわせるだけでは目的の達成は不可能である。あらゆる問題が連鎖反応をもっているからである。また、今日の都市問題は一つの都市の行財政力で解決してゆくことも困難である。それは現実的に広域化した問題群だからである。今日の地方自治体の自治能力の限界をこえた大都市問題のごときは、すぐれて国政の次元での間でもあるのであって、大なる意味で国土建設、国土改造の中心問題として再認識する必要がある。この認識を欠く国政は、真剣な一自治体の政治にも劣るといわなければならない。都市問題の解決をおろそかにする国の行財政政策は、遂に国民生活そのものの維持を不可能にするという、おそろべき限界状況をもたらすことになる。

社会体制の限界という問題はしばらく描いて都市、政策は国政の大半を占める根本課題なのである。国家独占資本主義の経済開発や産業政策がいくら進んでも、地域住民の生活環境の整備と保全が立ちおくれてゆくという。この矛盾の爆発こそが即ち都市問題なのであるからには、抜本的対策なしの局部的対策だけでは、却って前よりも輪をかけた都市問題を拡大再生産することになってしまう。過密対策が却って過密化を促進するという悪循環がいつまでもつづくことになる。

(4)今日の激化する都市問題(例、交通事故、大気汚染)は市民の生存に対する悪魔の挑戦である。それゆえに、都市問題への挑戦は、市民にとっては生きんがための戦いである。生きんがためには、あらゆる努力を惜しんではならない。民主的総力の結集が要請されている時に、保守党政治は資本家的政策に傾き、革新市政だけが市民のための都市政策に傾くというような政治の在り方は不合理である。都市問題をめぐって資本主義(産業派)は人間不在の産業政策に、社会主義(生活派)は人間所在の都市政策に傾くというような党派的对立もまた在りうべきではない。だが、都市問題放任の国政への挑戦なくしては、都市問題になやむ地域住民の生活の改革は成り立たないという前提は、遺憾ながら日本国民(そして自治体住民)が現在おかれている政治的シチュエーションである以上、都市づくりは市民運動なのである。

このような政治意識のふまえ方が重要であるという現代日本の直面する都市政策については、何よりも科学と政治の協同、大学と政治とが共通の目標にむかって前進することが必要とされる。都市問題の全貌を明らかにし、有効な対策を導き出す可能性を見出すために、大学陣営においても、科学的な総合的研究の体制を確立し、市政の進展に何らかに寄与すると

ころがあるべきだと思ふ、市当局より本学に「都市問題講座」開設の要請があり、これに応じて本学の三学部と経済研究所を挙げ、この講座の設置と運営にあたるようになったのも一にこのような趣旨にもとづいたものにほかならない。とはいえ、本講座は直接的には都市問題への市民運動や政治活動に関与することを任務としていない。大学はあくまでも研究機関である。横浜市の都市づくり、神奈川県地域開発、日本の都市政策、世界諸国の大都市計画の動向など、これらはもちろん本講座の重要な研究対象となる。都市問題をめぐる諸科学分野の権威が、研究の成果を発表し討論し、相互に交流しあうことによって、広範で総合的な都市問題のダイナミックな研究センターとしての役割をもはたしうならば、本講座の本来の使命は十分に達成されるものと確信するのである。

(5)今般ようやくその機が熟して、本講座は機関誌を年報のかたちではあるがもつことができるようになった。講座が年毎に成長するにつれて本誌も育ってゆくことを念願してやまない次第である。

あとがき

昭和40年度の本学に都市問題講座が開設され既に3年にわたり斯界の権威の講座が行われました。

聴講できない方々から講座内容を出版してほしいとのご希望があり、いささかそれに応える意味で本書を刊行いたします。

本書の内容は昭和42年度後期講座の一部を採択したもので、講座の録音テープを本学々生が文章化し、本講座運営委員(「人口過密化の実態」は岩崎重男、「経済的に見た過密化問題」は榎幸雄、「過密化と住民心理」は長田五郎がそれぞれ担当、その他のものは講師)が監修したものです。

紙面に限りがあること、講義用の黒板の記録をとり入れていない等とあいまって満足できるものではなく、その点特に講師の方々に陳謝申し上げる次第です。

目次

都市過密化と再開発

メガロポリスの随想一序文にかえて一

飛鳥田 一雄・・・1

人口過密化の実態

黒田 俊夫・・・5

経済学的に見た過密化問題	喜多村 治雄・・・10
都市工学から見た過密化対策	田村 明・・・20
過密化と住民心理	南 博・・・40
既成市街地の再開発	山口 辰男・・・53
ニュータウン計画の基本問題	早瀬 利雄・・・65
「都市問題講座」の開設とその使命	早瀬 利雄・・・78

メガロポリス随想－序文にかえて－

横浜市長 飛鳥田一雄

(1)

いま、この社会には妖怪が街復している。メガロポリスという言葉の妖怪だとわたしは思っている。新語の好きな日本人はこの言葉を、北海道々央メガロポリスとか、瀬戸内海沿岸メガロポリスなどと、何か大きくて立派な、という意味に使っているらしい。しかし、道央メガロポリスと読んで、それが、千歳市(空港のあるところ)を中心にした新産都市地帯だと理解のできるひとが何人いるのだろうか。元来、用語は、ことの実態を正しく捉えるためのものなのだが、ここでは、それがイメージアップの道具だてに使われているだけである。

もともとメガロポリスの概念は、地理学的なものであって、その現象は経済体制の如何にかかわらずメガロポリスからエキユメネポリスへと発展するグローバルな問題なのであるが、石水照雄教授は、日本では、メガロポリスの概念が3通りに使われ、しかも、それが、しばしば混同されがちだとされている。第一は、古代的な意味におけるメガロポリスで、その主たる特徴は特定目的－軍事と連合都市とするものである。第二は、むしろ、通俗の意味のもので『きわめて大きな都市』とか『大都市に向かうあらゆる類向』を指し、九州不知火、有明、大牟田地区新産都市をメガロポリスと呼ぶ場合である。第三は、超大都市国 *supermetropolitan* とも言うべきジャン・ゴットマンの提出した地理的概念でこの場合、メガロポリスは、華なる大都市圏の集合した都市化地域としてのみにはとりあつかわれていない。

しかし、わたしの考えでは、この3通りの概念は、混同されるだけではなく、しばしば、意識的にすりかえられてゆく傾向すら顕われている。

ゴットマンが指摘したメガロポリスのいくつかの特徴を現象的に日本にあてはめて、メガロポリスを論ずることが、市民にとって一体何を具体的にもたらすのか。また、実態分析、

地理学的解析としてのゴットマンのメガロポリス研究と、地域開発、都市再開発の目標としてのメガロポリス構想とは、けして混同せられるべきではないはずなのだが、流行ずきの日本では、それが、安直に、『期待される都市像』として売り出されたり、地域開発や都市問題対策の発想源にすりかえられたりしてしまっている。

首都圏、近畿圏、中部圏の各メトロポリタン・エリアの本質を究明して、市民の自治を確立しないままに、いつのまにかそれらが、東海道メガロポリスのイメージ(註)の中に包摂されてゆく論理は、一体、何を物語っているのだろうか。ここでは、意識約な市民自治の概念の欠落があると思われぬ。

都市は元来、誰れのものなのか。まさか都市計画家やインテリだけの所有物ではあるまい。都市が変貌し、再開発されてゆくエネルギーが、いままでどこにあり、今後、わたしたちはそれをどこに求むべきなのだろうか。この問題をぬきにした議論は、市民にとって、所詮、彼ら不在の、壮大ではあるけれども哀しい都市的メカニズムを産み出してしまうのである。シカゴのスラムは見事に再開発されたけれども、黒人問題は依然として残っている。むしろ、もっと鋭い矛盾が始まっているのではないのか。独占資本には役立っても、あるいは、この部分に、国からの財政的援助がいくらか増大したとしても、それは、都市民の人間性を回復するのに、殆んど役立たなかった、と行ってよいのではないか。

ゴットマン教授の卓見は、いま、意識的に、市民不在の都市構造が、権力の中央集権化を産み出すためのトレードマークにすりかえられつつあるとあってよいと思う。

もっとも、ゴットマンを読む場合、わたしたちは、そのメガロポリス研究が(地理学的現象を論じたものである以上)右のようなすりかえを許すものを内在していることを当然であると言わないわけにはゆくまい。地理学者である彼に、すべてを求めることのできないことは当然であるし、彼が、その立場からは可能なかぎり、メガロポリスの中の、自然の保全や、水資源の問題を、はては、住宅問題、交通政策といった政策的議論を行なっているのをわたしたちは知っている。しかし、それらの諸問題が何故現われるのか。その点で、彼が、その問題解決のエネルギーを何処に求むべきかまでの示唆をしてはいないのは極くあたりまえのことであろう。

いったい、何故、大都市圏の集合体が、超大都市圏的性格を持つに至るのか、そのメガロポリスは何故、全国に対して大きな影響を持ち得るのか。

すなわち、その『経済的・政治的理由』は、彼の地理学的理論の関することではない。しかし、わたしたちは、いま現に、国家独占資本段階のアメリカや、わが国の都市が、どちらの方向にむくべきかの岐路に立たされている。ますます、独占資本の本工場となって、市民をその被害者の集団となすべきか、いや、都市を、市民の人間性回復のための場となすべきか。地理学者としての、この当然の沈黙を逆に利用して、妖怪が、たち現われるのである。

(2)

しかし、妖怪を、ゴットマンや都市計画家のせいばかりすることは出来まい。むしろ、

犯人は、この地理学的研究を現実の政策に移す具体的契機や、その主体性を明確にしえない、わたしたち政治家だというべきであろう。

なるほど、最近の都市問題研究は、流行だといってもよい。そして、その中にはずいぶん分されたものも現われている。だが、都市自体が、すべての科学の綜合体だとすれば、各分野の協同研究が、もっと進められるべきものであり、わたしたち政治家が、その基礎的環境を十分提供していると言えるだろうか。

この意味で、この書物が、たとえ講義の集録であるとしても、専門家諸先生の協同研究の端緒となっていれば、と願うゆえんでもある。

更にまた、都市問題が理論だけではなく、その応用の分野に属しているとするれば、その過程における市民の運動論(政治の側)からのアプローチもなくてはなるまい。

学者によって示された成果は、如何にして現実の政策となり、政策は如何に具体化されてゆくのか。その政治的、あるいは、大衆運動の契機は何か。この側からのアプローチの不足が、メガロポリスの妖怪を許しているのではないか。

そして、現代民主主義が、それ自身、抵抗の構の中にしか存在できない以上、わたしたちは、何に向かって抵抗すべきなのか、わたしたちが、この点についての解明を怠る限り、妖怪の絶滅を期待することはできまい。ただ、反帝、反独占をロウつしに唱えているだけで、都市問題の解決が出来ないのと同様に、市民は、メガロポリスの理論の中に、そのままでは、自治や都市再開発のエネルギーを発見するわけにはゆかない。市民は、もはや、土着の江戸っ子意識やハマッ子気質で統一されているものではない。といて、ヨーロッパのような18世紀以来の市民意識をもっているわけでもない。全国至るところの地方から、あるいはあらゆる階層から蝦集して来る都市民は、ある時にはモップであり、時には、中根干枝氏の、いわゆるタテ社会の一員にしか過ぎない。

しかし、この市民こそが、実は、現代都市現象の被害者なのである。勿論、そして、それが。国家独占資本段階の被害者であると答えることはたやすい。だが、わたしたちの必要としているのは公式ではない。人が、その政治の主人公たるための契機は、もっと感覚的な側に近いのだ。樫の木の下の民主主義は、それがプリミティブな美しさを持っているだけではなく、民主主義や自治が、あるいは、独占に対する斗いが、もっとも身近なエネルギーから発することを、いまも、わたしたちに教えている点に重要性がある。仏、伊において直接民主主義が、反独占統一戦線を結集するための欠くべからざる手段として意識されていることも、その教えに基くものといつてよいだろう。

(3)

紙数も少ないので、わたしは、端的にこの妖怪退治の方策を提案しておきたい。すなわち、第一は市民の側からのシィヴル・ミニマムを確立することである。都政調査会の小森武氏は、その『都市づくり』の中で、最低限市民生活要求を強調した。36階建のビルが威容を誇り、高速道路が縦横に走る都市構造のかげに、未だ、水洗化されない便所、水の溢れる都市、下

水に悩む市民の要求は、少なくとも。各種各様の階層を、身近な最低限要求に結集するはずであるし、これを運動のエネルギーとして自治の姿が実現するのではないか。

自治のないところには、国の政策はあっても、本来の都市政策はありえない。メガロポリス論の空白を埋めるべき市民のエネルギーを考へることなしに、ゴットマンの卓見を現実生活に適用することは許されないし、また、だからこそ、メガロポリス論が、市民性を欠落した資本の論理に奉仕することもなくなるはずなのである。

勿論、市民生活最低限要求の結集過程には、一面、地域的エゴイズムの発生があり、視野の狭さが生ずることは否定出来ないが、といて、いきなり、広域的な、高次元の政治へ飛躍しうるほど、いまの市民意識は高いものではない。むしろ、樫の木の下の民主主義の初心にもどって、比較的身近なフィールドから出発すべきなのだ。それだからこそ、わたしたちは、シィヴル・ミニマムを軸として自治体における市民自治を求めつつ、なお、次の現代的な概念を求めることが出来るのである。

次の概念とは、勤労市民の生活圏(あるいは、活動圏といった方が妥当であるかもしれない)の問題である。現代市民にとって、保育所が欲しい、お買物道路や通学路を舗装して欲しいといった衣食住の場と、彼らが活動する領域とは必ずしも重ならない。横浜に住んで、東京へ通勤するものは、毎日 30 万もいる。地方都市一つぐらいが移動してしまうのである。彼らは、横浜に住んで、東京都内版の新開を要求する。川崎の市民は、三多摩の市民と結婚して千葉市に住むだろう。もはや、このひとつひとつにとって、東京、横浜、川崎といった行政区画は、意味をもっていない、福岡町や所沢市は、東京や横浜のコロニーではないのか。

わたしたちはここに、現代市民の活動圏の範囲を考えなければならないのである。すなわち、わたしたちが、横浜市といった従来の自治体の観念だけで閉じこもっている限り、市電やバスやタクシーについて論ずることは出来ても、国電やインターシティの私鉄について発言することは出来まい。一面において、市民生活の最低限要求を尊重しつつも、わたしたちが広域的対策を持たなければならぬことは数かぎりなく発生する。公害問題ひとつとってみても、川崎市と横浜市の連絡が必要であって、市民自治の上に立った広域処理を考えないかぎり、わたしたちは、結局その処理を中央に委譲することになり、かえって皮肉にも、権力の中央集権化を助長するに終わってしまうだろう。

首都圏を独占資本の本工場としてではなく、勤労市民の活動圏として市民の側から捉えてゆくことの重要性がここにあるはずである。勤労者の生活圏として捉えられる眠り、それは、権力の中央集中の場すなわち、いうところの広域行政の場とはなりえない。すなわち、現代の自治は二重構造的な意味でとらえられねばならぬのではないか。

わたしたちは、そうした意味で、すでに、第一歩を踏み出した。首都圏革新市長会議がそれである。

現在の革新政党は、口を開けば、広域行政、権力の中央集権化反対、道州制反対を唱える。しかし、われわれの活動圏の中で、広域的処理を必要としているものがつぎからつぎへと産まれつつある現実をどう扱おうとしているのかは不明である。市民自治を強調して反体制的

斗いを組みあげてゆく方針は正しい。しかし、それだけでは、それと、メガロポリスの生理との間に、大きなギャップを生じ、その空白が実は、市民不在の東海道メガポリス論を横行させる原因なのではないか。

吉富教授が、この点を『東海道メガロポリスの行政形態は、接合的、弾力的な行政機構であるべきで、まず、首都、中部、阪神の地域的特殊性から、これらの三大都市圏それぞれについて、最も望ましい行政形態を確立することが必要である』とされたことは卓見といわねばならない。

と同時に、わたしたちは、この各大都市圏こそが、勤労市民の活動圏であることを示し、その活動は一方においては、シィヴル・ミニマムから出発しつつも、その自己拡大の中で、市民の開からする広域行政へと発展しなければならない。首都圏革新市長会はその具体策をいま提案すべき責任を負っている。

大宮、与野、浦和の三市は、合計すると人口 50 万の都市であるが、この三市は、共同で、一つの塵芥焼却場を持った。それは、一つひとつの都市で持つよりは安価で能率的である。大型の化学消防車を、中間に位いする与野市においている。市民織相互の話合いの上に立って、三市長は、このことをなし得たのであった。調布、武蔵野、田無、保谷、国立の五市は、市民生活を苦しめている超過負担の問題について、いま政府に対し行政訴訟を提起しようとしている。

まだ、その成果は必ずしも多くはない。しかし、勤労市民の側から、その活動圏の問題にアプローチしようとする首都圏革新市長会の動きは、必ず、メガロポリスの妖怪を退治して、ゴットマン教授の卓見を真実、市民のものたらしめるであろう。

(註)わたしはここで、必ずしも、丹下教授の東海道メガロポリス論をさしてはいない。むしろ俗流のそれを、そして、現実政治家たちの用語の濫用に腹を立てているのである。

都市問題講座

1

1968年4月30日

編集 横浜市立大学都市問題講座運営委員会
横浜市金沢区六浦町 4646 横浜市立大学事務局総務部学生課内
TEL045(781)1131
発行 横浜市立大学
印刷 西岡印刷株式会社
横浜市南区吉野 5-22 TEL(251)7017